Cena 20 zł

ZA KIEROWNICĄ



DWUTYGODNIK • 15 – 31 lipca 1948 • NUMER 1

Odrodzone Państwo Polskie powstaje ze zniszczeń okupacji i wojny jako kraj o potężnym przemyśle.

Odrodzone Wojsko Polskie to nowocześnie zmotoryzowana Armia.

Równolegle z rozwojem naszej techniki w gospodarce narodowej i wojsku muszą narastać liczne kadry młodych specjalistów, techników, mechaników i inżynierów.

Drogą do tego celu jest wszechstronne i wytrwałe szkolenie fachowców na wszystkich szczeblach, w szczególności zaś młodzieży.

Drogą do tego celu jest pogłębienie znajomości techniki, pielęgnowanie umiłowania dla maszyny, która w Ludowym Państwie stoi na usługach najszerszych mas narodu, pracując dla podniesienia jego dobrobytu i jego siły.

Kultura techniczna w najszerszych masach społeczeństwa jest poważnym elementem jego rozwoju i bezpieczeństwa, dlatego też szkolić i popularyzować technikę wśród naszych żołnierzy winniśmy wszelkimi dostępnymi środkami.

Oddając Czytelnikowi pierwszy numer popularego pisma motoryzacyjnego „Za Kierownicą", wyrażam nadzieję, że stanie się ono pożyteczną i ciekawą pomocą szkoleniową dla najszerszych mas naszej młodzieży, żołnierzy, podoficerów i wszystkich interesujących się motoryzacją oraz przyczyni się do szerokiej jej popularyzacji.

P. Solski, inż. ppłk.

ROZWÓJ PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO W POLSCE

Polska Ludowa w odróżnieniu od reżimu sanacyjnego od pierwszej chwili swego powstania poświęciła wiele uwagi i troski zagadnieniu motoryzacji. Trzy lata pokojowej pracy, odbudowy zniszczonych zakładów i tworzenia nowych, położyły podwaliny pod rozwój przemysłu motoryzacyjnego, który wkrótce już stanie się jedną z ważniejszych dziedzin naszej gospodarki narodowej.

Obecnie w 37 zakładach zorganizowanych w 8 przedsiębiorstw podległych Dyrekcji Przemysłu Motoryzacyjnego produkujemy silniki dla rolnictwa i do łodzi motorowych, traktory, motocykle, samochody.

Tak — samochody! Jeżeli nie wierzycie wystarczy wyjechać na trójkąt szos koło Warszawy, między Włochami, Błoniem i Grodziskiem, a co dwie godziny ujrzycie przejeżdżającą kolumnę kilku ciężarówek o dziwnym — bo bez skrzyń i szoferek — wyglądzie. Są to prototypy będącego w produkcji polskiego samochodu ciężarowego.

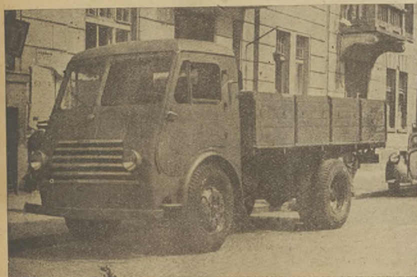
Całkowicie skarosowany samochód „Star 20" o nowoczesnym i wygodnym nadwoziu, uzyskał dzięki swym licznym zaletom aprobatę Komisji Kwalifikacyjnej i został już przekazany Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

„Star 20" — Starachowice. Bo właśnie Zakłady Starachowickie, jeden z największych zespołów przemysłowych w kraju, zostały przeznaczone na fabrykę tych samochodów. Już w drugim półroczu bieżącego roku 200 gotowych ciężarówek opuści bramę Starachowic, a w roku przyszłym co miesiąc 200 nowych wozów „Star 20" zasili nasz park samochodów ciężarowych. Natomiast braki w samochodach osobowych własnej produkcji zaspokoi dopiero wybudowana w roku przyszłym fabryka Fiata 1350 cm.

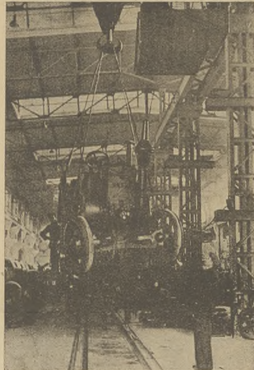
Fabryka ta stanie w Warszawie, a jej zdolność produkcyjna przewidziana jest na 7000 wozów rocznie.

Produkcja traktorów w Państwowych Zakładach Inżynieryjnych w Ursusie jest wspaniałym osiągnięciem przemysłu motoryzacyjnego. Od roku wyrabiany seryjnie „Ursus" 45 KM zdaje chlubnie egzamin swojej sprawności i wytrzymałości. W pierwszym półroczu bieżącego roku produkcja traktorów „Ursus" przekroczyła już zaplanowaną ilość dwustu sztuk miesięcznie.

Poza traktorami niemałe usługi oddają rolnictwu silniki Diesla, wystawione przez Dyrekcję Zakładów Silników Spalinowych w tym roku na Międzynarodowych Targach w Poznaniu. Już w sierpniu nowa seria kilkuset sztuk tych silników o mocy 4 KM rozpocznie pracę przy omłocie tegorocznych zbiorów i przy innych pracach przemysłowo-rolnych.



Całkowicie wyprodukowany w kraju samochód ciężarowy „Star 20"



W ten sposób 200 traktorów miesięcznie opuszcza fabrykę w Ursusie

Na pasie montażowym Państwowych Zakładów Samochodowych Nr 2 znajduje się obecnie drugi typ polskiego motocykla. Po zakończeniu produkcji „SHL 125", do której ramy motocyklowe nadsyłała Huta Ludwików, przystąpiły obecnie P.Z.S. Nr 2 do wypuszczenia motocykla z ramą rurową, produkowaną całkowicie u siebie. Te nowe motory to też „setki"—„Sokół 125". Wkrótce i one trafią do rąk, tak licznych u nas — zwolenników sportu motorowego.

Tak przedstawia się obecnie stan naszej produkcji w głównych gałęziach przemysłu motoryzacyjnego. Na tym jednak poprzestać nie zamierzamy, bowiem Centralne Biuro Konstrukcyjne w Warszawie opracowuje i ma na ukończeniu plany modeli motocykla pemolitrażowego, samochodu osobowego i ciągnika szosowego, oraz kilku silników dla przemysłu i wsi.



W magazynach P. Z. S. Nr 2 czekają szeregi polskich „setek" SHL na amatorów sportu motocyklowego


Gen. bryg. Jaroszewicz w czasie generalnego przeglądu samochodowego taboru W. P.



Dar polskiego robotnika dla zaprzyjaźnionej Bułgarii. Premier Dymitrow przejmuje traktory wykonane w fabryce „URSUS".


Piękny widok przedstawia długi transport lśniących w słońcu samochodów Škoda. Pociąg zbliża się do Warszawy


Wcześniej niż Škody przybyły próbne włoskie Fiaty 1500. Oto jeden z nich odbywa już swą służbę na ulicach miasta

W BOGATEJ ANGLII JAKOŚ NIE WESOŁO Z BENZYNĄ


„Dwukonny" samochód pokryty napisami protestującymi przeciwko zniesieniu podstawowej racji benzyny odbywa 12-dniową podróż do Londynu

Służba Polsce szkoli kierowców

Na kilku długich ławkach usadowiła się grupa młodych ludzi. Wykładowca coś z ożywieniem tłumaczy i wskazuje to na modele leżące na stole, to na barwną tablicę, wiszącą obok na ścianie. Wszyscy słuchają go uważnie. Widać skupienie na twarzach. Często idą w ruch ołówki: notują nowe terminy i ważniejsze dane.

To doświadczalny kurs kierowców samochodowych warszawskiego hufca „Służba Polsce", znajdujący się na terenie warsztatów szkolnych Związku Zawodowego Transportowców.

Przed budynkiem, korzystając z pięknej pogody ob. Stanisław Turowski prowadzi wykład z elektrotechniki samochodowej. Teraz rozpoczął zadawanie pytań. Wezwany junak prędko zrywa się z miejsca i w sposób jasny udziela odpowiedzi. Reszta śledzi z uwagą wywody kolegi. Niektórzy potakują głowami. Natomiast wszyscy jednogłośnie protestują przy najmniejszych nawet omyłkach. Wtedy jedna przez drugą sypią się trafne odpowiedzi. Widać, że orientują się w materiale. Nawet „kruczki" wykładowcy i jego pytania, tyczące praktycznego zastosowania nabytych wiadomości, nie sprawiają junakom większych trudności. Po lekcji zwartym kołem otaczają stół. Teraz oni zadają pytania ob. Turowskiemu. Przeglądają ponownie modele i części elektrycznej instalacji samochodowej.

Korzystając z 15-minutowej przerwy oglądamy urządzenia szkoły. Większość pomieszczeń przeznaczona jest na zajęcia praktyczne. W sali pierwszej junacy odbywają ćwiczenia wstępne: cięcie blachy, lutowanie, wiercenie i piłowanie metali. Przyszły kierowca musi dokładnie wiedzieć, nie tylko co ma robić, ale i jak ma to zrobić. Sala druga — to tzw. silnikowa. Na drewnianych podstawach leżą różne modele, od małych dwutaktowych silniczków do ciężkich motorów Diesla. Odpowiednie przekroje pozwalają zapoznać się dokładnie z ich budową. Obok na stołach leżą rozmontowane części. Po teoretycznym zapoznaniu się z silnikiem każdy junak rozpoczyna jego montaż, pasowanie i regulację.

Przechodzimy do trzeciej z kolei sali podwoziowej. I tu po opanowaniu teoretycznych wiadomości rozpoczynają się ćwiczenia praktyczne. Rozmaite typy skrzynek przekładniowych, wyrównywaczy, półośki, mosty przednie i tylne są materiałem do nauki. Na odsłoniętych podwoziach widać zaznaczone barwnie urządzenia hamulcowe, centralne smarowanie i przewody benzynowe. Na czwartej sali uczniowie zapoznają się z pracą i budową gaźników, pomp wtryskowych, pompek benzynowych, mając do swej dyspozycji modele najrozmaitszej konstrukcji.

Sala piąta przeznaczona na elektrotechnikę samochodową zapełniona jest największą ilością eksponatów. Nagromadzone tu startery, prądnice, cewki, delka, przełączniki, kable i akumulatory wystarczyłyby śmiało na wyposażenie kilku samochodów. A co ważniejsze, że taką pracę przy zakładaniu i instalacji elektrycznej można już nawet powierzyć samym junakom — zapewnia nas kierownik warsztatów szkolnych ob. Turowski.

Również chwali sobie kurs instruktor Ignacy Sokołowski, wieloletni wykładowca w szkole samochodowej Z.Z.T.

Chłopcy są bardzo zdolni i chętni — stwierdza — przez ten okres opanowali doskonale zarówno teoretycznie jak i praktycznie cały materiał. W dalszym ciągu wykonują z zapałem prace warsztatowe i odbywają jazdy na wszelkich typach pojazdów mechanicznych.

Właśnie wyrusza tabor szkoleniowy. Po sprawdzeniu, czy maszyny są w należytym porządku, junacy siadają za kierownicami. Jeden za drugim wozy znikają w bramie. W każdym siedzi instruktor szkolący swą grupę. Jazdy odbywają się zarówno na pojazdach osobowych jak i ciężarowych z przyczepami. Szkoła dysponuje ogółem 10 samochodami, 2 przyczepami i 4 motocyklami. W garażu panuje wzorowy porządek. Wszelkie prace konserwacyjne wykonuje się w oddzielnym pomieszczeniu. Ale i tutaj potrafili junacy utrzymać czystość.

Po godzinie kolumna z tabliczkami „Nauka jazdy" wraca do swej bazy. Uśmiechnięte twarze chłopców wskazują, że ten rodzaj nauki najbardziej im odpowiada. Czyszczą maszyny i odstawiają na miejsca. Trzecią i ostatnią godziną zajęć będą prace warsztatowe. Kurs podzielony na mniejsze grupy pod kierownictwem trzech instruktorów odbywa się teraz w poszczególnych salach. Uzbrojeni w klucze i narzędzia przystępują junacy do prac warsztatowych, które codziennie wykonują mechanicy i kierowcy samochodowi przy wielu samochodach i w wielu warsztatach.


Największe zainteresowanie junaków budzi elektrotechnika samochodowa. Przy pomocy specjalnego modelu demonstruje wykładowca ob. Turowski zasadę działania zapłonu, junacy słuchają z wielkim zainteresowaniem

Poznajemy samochód



RODZAJE SILNIKÓW

Najszersze zastosowanie do drogowych pojazdów mechanicznych znalazł **silnik spalinowy**, tzn. silnik wyróżniający się tym spośród maszyn cieplnych, że proces spalania paliwa odbywa się wewnątrz samego silnika, tzn. w jego cylindrze roboczym, a nie w palenisku postronnym, jak np. w maszynie parowej.

Silniki spalinowe dzielą się na kilka odmiennych grup w zależności od użytego paliwa:

— największą popularnością cieszą się **silniki gaźnikowe**, pracujące na tzw. **„lekkich"** paliwach ciekłych, a więc: benzynie, benzolu, spirytusie lub nafcie;

— coraz szersze zastosowanie, szczególnie do dużych samochodów ciężarowych, ciągników kołowych i gąsienicowych oraz czołgów, znajdują **silniki wtryskowe** pracujące na tzw. **„ciężkich"** paliwach ciekłych, a więc: gazolinie, paliwie solarowym, lub dieslowym;

— w latach wojny posługiwano się w szerokim zakresie (szczególnie w Związku Radzieckim i Niemczech) **silnikami gazoczadowymi**, pracującymi na paliwie stałym, a więc: drzewie, torfie, koksie, węglu brunatnym i antracycie;

— w okolicach posiadających duże zagęszczenie kopalń węgla znalazły zastosowanie **silniki gazobutlowe** pracujące zarówno na paliwie **gazowym sprężonym**, jak np. na **gazie świetlnym, gazie ziemnym itd.**, jak i na **paliwie gazowym skroplonym, jak np. na propanie i butanie.**

Oprócz silników spalinowych znalazły również niewielkie zastosowanie **silniki elektryczne.**

Zaletą samochodów o napędzie elektrycznym jest:

— przede wszystkim samochód ten jedzie zupełnie cicho;

— obsługa samochodu elektrycznego jest niesłychanie prosta i łatwa;

— prowadzenie tego samochodu nie nastręcza najmniejszych trudności wobec idealnie prostej konstrukcji.

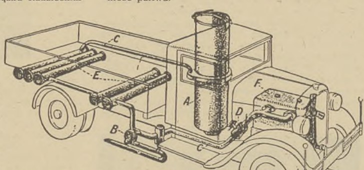
Ujemnymi stronami samochodu elektrycznego są:

— ciężar zespołu akumulatorów spełniających rolę silnika napędowego;

— akumulatory stosunkowo szybko się wyładowują (maksymalny zasięg samochodu pracującego na jednej zmianie akumulatorów wynosi około 100 km).

Następnym z kolei typem silnika stosowanego do napędu drogowego pojazdu mechanicznego jest **silnik parowy.**

Do idei pojazdu parowego, znanego ludziom jeszcze przed wynalezieniem kolei żelaznej, powrócono dopiero przed kilku laty i zaczęto prowadzić prace zarówno w Związku Radzieckim, jak i w Anglii, ponieważ silnik parowy posiada szereg zalet w porównaniu z silnikiem spalinowym, z których najważniejsze są: prostota konstrukcji i obsługi oraz taniość paliwa.



Schemat instalacji gazoczadowej dla samochodu: A — generator; B — wentylator; C — przewód ssący; D — zawór zmieszania; E — filtr gazu; F — silnik.

SAMOCHODOWY SILNIK PRZYSZŁOŚCI

O silniku turbospalinowym słyszy się ostatnio coraz częściej. W lotnictwie znalazł on już szerokie zastosowanie, a po wielu próbach i wysiłkach udało się go zastosować również do napędu samochodów. Zaledwie przed kilkoma miesiącami jedna z angielskich fabryk skonstruowała i wyprodukowała samochód wyposażony w silnik turbospalinowy.

Silnik ten posiada szereg zalet, które wyróżniają go spośród wszystkich silników spalinowych, a nawet i cieplnych.

Najważniejszą jego zaletą jest niezwykle prosta konstrukcja. Cały silnik składa się z trzech elementów: sprężarki, komory spalania i turbiny spalinowej. Każdy z tych elementów może być umieszczony zupełnie oddzielnie.

Wiemy, że zwykły silnik tłokowo-spalinowy napędzający samochód stanowi jedną całość ze sprzęgłem i skrzynką biegów i zajmuje wobec tego dużo miejsca. W tym zaś wypadku niewielka sprężarka może być umieszczona w przedniej części samochodu, komora spalania w jakimś innym miejscu, a wreszcie turbina spalinowa, napędzająca bezpośrednio koła, blisko osi tylnej lub też przedniej, w zależności od tego, które koła mają być napędzane .

Powietrze płynie ze sprężarki do komory spalania zwykłą rurą, tam spotyka się z paliwem wtłaczanym za pomocą silnej pompki paliwowej, po czym następuje zapłon. Podczas rozruchu silnika zapłon następuje od zwykłej świecy zapłonowej, której urządzenie i działanie niczym się nie różni od świecy używanej do silników samochodowych. Jednakże już w następnej chwili świeca staje się zupełnie zbyteczna, ponieważ powietrze i paliwo wpływają bez przerwy do komory, w której nieustannie trwa proces spalania.

Gazy spalinowe płyną z komory spalania do turbiny i obracając ją z wielką szybkością napędzają w ten sposób koła samochodu.

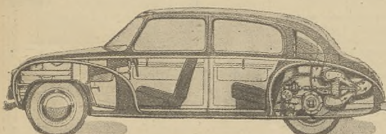
Turbina spalinowa posiada bardzo wysokie obroty (około 20000 obr/min), a dając taką samą moc jak zwykły silnik tłokowo-spalinowy, jest od niego o wiele mniejsza. Tak więc wszystkie trzy elementy silnika turbospalinowego zajmują bardzo niewiele miejsca.

Dalszą zaletą tego silnika jest, że pracuje on na każdym paliwie — najlepiej na zwykłej nafcie.

Koszt silnika turbospalinowego wobec znacznej prostoty konstrukcji jest prawie trzykrotnie mniejszy od kosztów budowy zwykłego silnika spalinowego.

Prowadzenie samochodu wyposażonego w silnik turbospalinowy jest bardzo łatwe, ponieważ w samochodzie tym nie ma ani sprzęgła, ani skrzynki przekładniowej. Jego obsługa nie napotyka na żadne trudności dzięki prostej i nieskomplikowanej budowie trzech zasadniczych elementów silnika.

Miejmy nadzieję, że już w niedalekiej przyszłości silnik turbospalinowy zacznie coraz bardziej wypierać dotychczas używane silniki samochodowe. Stworzy to nowe, nie dające się nawet przewidzieć, możliwości rozwoju dla wszystkich pojazdów mechanicznych.



Silnik turbospalinowy umieszczony w tylnej części samochodu

SAMOCHÓD ŠKODA 1101

Samochód osobowy Škoda 1101 wyposażony w silnik o objętości skokowej cylindrów (litraż) 1,1 l, należy do klasy najbardziej rozpowszechnionych współczesnych samochodów małolitrażowych.

Prototyp tego wozu również małolitrażowy samochód „Skoda-Popular" dobrze był znany naszym samochodziarzom przed wojną; zyskał on zresztą wśród nich wcale niezłą opinię

Istotnym zmianom w nowym modelu uległ silnik; posiada on mianowicie większy litraż, co osiągnięto przez zwiększenie średnicy cylindrów. Układu przeniesienia (transmisja) i części bieżnej zupełnie nie zmieniono; jednakże zmieniły się zasadnicze wymiary wozu w związku ze zwiększeniem rozstawu osi. Na ogół konstrukcyjny schemat tego wozu niczym się nie różni od przeciętnego współczesnego samochodu małolitrażowego.

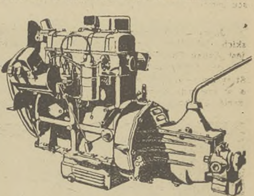
Zewnętrzny kształt nadwozia (karoserii) chociaż nie posiada żadnych cech oryginalnych jest na wskroś współczesny. Nadwozie samochodu jest dwudrzwiowe; w tylnej części za siedzeniem posiada ono obszerny przedział bagażowy i miejsce na koło zapasowe. Oparcia siedzenia zarówno przedniego jak i tylnego są odkładane, co pozwala dla wygody pasażera urządzić nawet miejsca do spania.

Silnik samochodu Škoda 1101 posiada cały szereg szczegółów oryginalnych, które warto opisać.

Tuleje cylindrów są zmontowane i uszczelnione podkładkami w bloku (kadłubie) silnika. Tłoczony wał korbowy jest trzykrotnie założyskowany i posiada przeciwwagi. Wsporniki, w których założyskowano czopy wału są doskonale usztywnione, ponieważ płaszczyzna styku miski olejowej ze skrzynką korbową znajduje się poniżej osi wału korbowego.

Łożyska główne (panewki) są wyposażone w grubościenne, wzajemnie wymienne wkładki; wkładki łożyska środkowego odgrywają rolę łożyska oporowego, czyli zapobiegają osiowemu przesuwaniu się wału. Miska olejowa posiada żebra, które polepszają chłodzenie oleju (większa powierzchnia styku z chłodzącym powietrzem).

Korbowód o przekroju dwuteowym jest tłoczony; jego główka jest zaopatrzona w tulejkę fosfor-brązową, łeb zaś jest wylany cynowym stopem łożyskowym. Tłoki są aluminiowe z przeciętą częścią wodzącą. Sworzeń tłokowy luźno (pływająco) osadzony jest zabezpieczony przed wysuwaniem się w kierunku osiowym za pomocą dwóch sprężynowych pierścieni. Tłok jest wyposażony w trzy pierścienie, z których dwa górne — to pierścienie sprężające, dolny zaś — to pierścień olejowy. Wałek rozrządczy jest napędzany za pomocą „bezszumnego" łańcucha.



Silnik jest przymocowany w trzech punktach, w których spoczywa na gumowych poduszkach. Dwa punkty znajdują się z przodu znacznie wyżej osi wału korbowego, punkt zaś trzeci znajduje się na tylnej pokrywie skrzynki przekładniowej. Sprzęgło samochodu należy do typu sprzęgieł suchych, jednotarczowych.

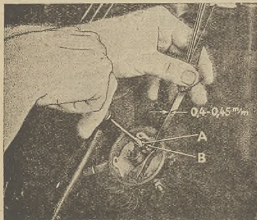
Wał przeniesienia (wał Kardana) posiada dwa przeguby zaopatrzone w łożyska szpilkowe. Reduktor (zwolnica) głównej przekładni jest nieruchomo przymocowany do nadwozia. Zawieszenie samochodu polega na dwóch poprzecznych resorach płaskich.

½ godziny w garażu

USTAWIANIE ZAPŁONU

Ustawianie zapłonu, niezależnie od tego, czy jest to zupełnie ustawienie od nowa, bądź też tylko kontrola ustawienia, zaczynamy od:

1) sprawdzenia stanu styków przerywacza, to znaczy ich czynności z ewentualnym przeczyszczeniem za pomocą specjalnego pilniczka (płaski pilniczek, bardzo drobno nasiekany, o dużej twardości, grubość pilniczka nie większa niż 0,7 mm); przy stwierdzeniu bardzo silnego nadpalenia styków, wskazującego niewłaściwą pracę kondensatora, konieczna jest wymiana styków przerywacza (młoteczka i kowadełka), jak również i kondensatora;



2) sprawdzenia i ewentualnego ustawienia przerwy (rozrywu) styków przerywacza 0,3 — 0,5 mm w zależności od typu rozdzielacza ściśle wg fabrycznych przepisów);

3) sprawdzenia założyskowania młoteczka przerywacza (nadmiernego luzu, względnie zacierania się na sworzniu) oraz usunięcia ewentualnych niedomagań przez wymianę młoteczka w wypadku stwierdzenia nadmiernego luzu powstałego przez wyrobienie się izolacyjnej tulejki, lub jeżeli stwierdzono zacieranie się, przeczyszczenia sworznia młoteczka;

4) sprawdzenia nacisku sprężyny młoteczka (winien wynosić 300 — 600 gramów — mierzy się za pomocą dynamometru).

Bezpośrednie ustawianie zapłonu, bez uprzedniego usunięcia ewentualnych. wyżej wymienionych usterek jest zupełnie bezcelowe. Należy w tym miejscu zwrócić uwagę, iż bardzo silne nadpalenie styków przerywacza niekoniecznie musi być spowodowane defektem samego kondensatora, ale również złym jego stykiem z masą rozdzielacza lub ze śrubą zaciskową kowadełka przerywacza.

Ustalenie samego zapłonu polega na zgraniu momentów ruchu tłoka i przerywacza, a mianowicie: w momencie kiedy tłok osiągnie położenie, w którym winien nastąpić zapłon, równocześnie musi nastąpić początek odrywania się od siebie styków przerywacza. Ustawienie „na oko" początku odrywania się styków przerywacza jest niemal że wykluczone, gdyż najmniejsza różnica w przesunięciu punktu rozrywu styków mnoży się wielokrotnie w odniesieniu na drodze tłoka wybitnie zmieniając pracę silnika.

Moment, w którym winien nastąpić zapłon, podawany jest przez firmę produkującą dany silnik w różny sposób:

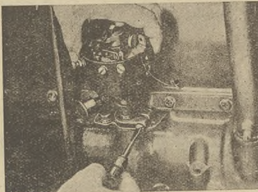
a) w milimetrach skoku tłoka w stosunku do górnego martwego położenia,

b) kątem obrotu wału korbowego (ilość stopni przed względnie po górnym martwym punkcie)

c) specjalnymi oznaczeniami na kole zamachowym, widocznymi na zewnątrz przez otwory w tym celu wykonane w osłonie koła zamachowego,

d) specjalnymi oznaczeniami na kole paska klinowego umieszczonym na wale korbowym.

Bardzo często oznaczenia na kole zamachowym lub kole paska klinowego będą odnosić się nie do punktu zapłonu, ale do górnego martwego położenia (oznaczanego w języku angielskim literami „DC" lub „TC" w języku niemieckim „OT") lub również do momentu otwierania się zaworu ssącego (ang. „IO", niem. „EO"). W tych wypadkach wg danych katalogowych należy odmierzyć na kole zamachowym lub kółku paska klinowego odpowiednią odległość punktu zapłonu od oznaczonego górnego martwego punktu. Wszystkie oznaczenia poczynione na kole zamachowym lub też kółku pasowym odnoszą się do pierwszego cylindra. Należy zwrócić przy tym baczną uwagę, aby nie pomylić górnego martwego położenia po takcie sprężania z górnym martwym położeniem po takcie wydechu, gdyż przy ustawieniu zapłonu tylko to pierwsze może być brane pod uwagę.



W wypadku braku oznaczeń górnego martwego położenia na kole zamachowym lub kółku paska klinowego, można ustalić punkt zapłonu wg położenia tłoka przez ustalenie jego martwego położenia za pomocą pręta przez otwór na świece (istnieją w tym celu specjalne przyrządy czujnikowe), względnie jeżeli głowica jest zdjęta — bezpośrednio. Należy przy tym dokładnie ustalić wg danych katalogowych, ile mm przed górnym martwym punktem winien nastąpić zapłon.

Po ustawieniu pierwszego tłoka w położeniu zapłonu, zwalniamy nieco śrubę zaciskającą rozdzielacz tak, aby go można swobodnie obracać, dołączamy lampkę kontrolną pomiędzy śrubę młoteczka



przerywacza a masę, włączamy zapłon i powoli obracamy korpusem rozdzielacza w przeciwną stronę do obrotu palca rozdzielacza tak długo, aż zaświeci się lampka kontrolna, tzn. nastąpi rozerwanie się styków przerywacza. W czasie obracania korpusem rozdzielacza, należy palec rozdzielacza celem usunięcia luzów napędu, nacisnąć w kierunku przeciwnym do jego normalnych obrotów (a więc w tym samym kierunku, w jakim będziemy obracać korpus rozdzielacza). Dokręcamy teraz zwolnioną śrubę zaciskającą rozdzielacz, ustalając tym jego położenie. Dla kontroli doprowadzamy pierwszy tłok jeszcze raz do położenia, w którym winien nastąpić zapłon obserwując lampę kontrolną, czy właśnie w tym momencie zabłyśnie.

Ponieważ punkty zapłonu podawane przez fabrykę są dostosowane ściśle do liczby oktanowej paliwa, dla jakiej silnik został zbudowany, wobec stosowania obecnie paliw o różnej liczbie oktanowej, może zajść konieczność niewielkiej zmiany punktu zapłonu w stosunku do przepisanej, a więc i oznaczonej na kole zamachowym. W tym celu nie należy zwalniać już rozdzielacza dla jego obrócenia, ani też wyszukiwać górnego martwego położenia, a jedynie po zwolnieniu śruby naciskowej oktankorektora, w zależności od potrzeb obrócić rozdzielacz nieco w lewo lub w prawo.

Jednym z kierowców autobusowych w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych w Warszawie jest Antoni PIÓRKOWSKI (nr 5550).

Ob. PIÓRKOWSKI jest już starym kierowcą. Starym nie wiekiem, ale doświadczeniem. Ma lat 48, a w zawodzie szoferskim pracuje przeszło połowę życia. Służbę wojskową odbył w 1 Pułku Pancer-



nym. Prowadzi czołg z równą łatwością jak samochód. W czasie walk w roku 1939 był ranny i ledwo uszedł żywy z płonącego czołgu. W czasie okupacji pracował jako tokarz w prywatnych warsztatach.

Teraz już czwarty rok jeździ w M.Z.K. i dotychczas nie miał żadnego wypadku. Codziennie przejeżdża on na „CHAUSSONACH" około 170 km na różnych liniach autobusowych.

Praca jego trwa przeszło osiem godzin dziennie.

W dowód zaufania, jakim się cieszy wśród kolegów-kierowców został przez nich wybrany do Rady Zakładowej M.Z.K.

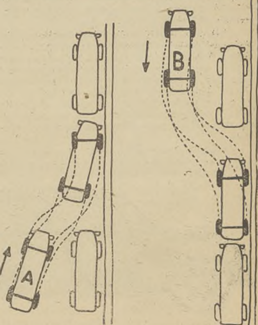
Jak zajeżdżać prawidłowo na ograniczone miejsce postoju

Na rysunku obok widzimy właściwy i niewłaściwy sposób zajazdu na wolne miejsce postoju między parkującymi samochodami.

Samochód A. zajeżdżając przodem. nie zdoła przepisowo zająć wolnego miejsca. Widać po zaznaczonych śladach kół, że samochód ten zajedzie tuż pod krawężnik chodnika tylko przednimi kołami, podczas gdy tylne koła znajdą się w oddaleniu od krawężnika. Skutek będzie taki, że pojazd nie stanie równolegle do krawężnika, a kierowca będzie odpowiadał za zwężenie jezdni z powodu nieumiejętnego i nieprzepisowego zajazdu.

Prawidłowo zajeżdża na miejsce postoju pojazd B. Zajeżdżając bowiem tyłem, koła tylne znajdą się najpierw tuż obok krawężnika, a gdy kierowca nada kołom przednim mocny zwrot w lewo i cofnie pojazd dalej do tyłu, to zajmie wolne miejsce przepisowo. Manewrowanie takie wymaga pewnej wprawy jak również nieco uwagi, by przy jeździe w tył nie zahaczyć zwróconym w lewo przednim prawym kołem o samochód, za który się zajeżdża.

Owe



OD CZEGO ZALEŻY OSZCZĘDNOŚĆ BENZYNY

Oszczędzaniu benzyny należy poświęcić szczególną uwagę. Zależy ono przede wszystkim od następujących czynników:

1. technicznej sprawności samochodu,
2. prawidłowego prowadzenia samochodu,
3. starannego tankowania, przewożenia i magazynowania materiałów pędnych.

1. Doświadczenie wykazało, że czynnikiem zasadniczym, który decyduje o zużyciu paliwa jest stopień sprężania w silniku; obniżenie fabrycznie ustalonego stopnia sprężania prowadzi do gwałtownego wzrostu zużycia paliwa.

A więc w wypadku obniżenia stopnia sprężania, wskutek:

— wyrobienia się gładzi cylindra;
— wyrobienia się pierścieni tłokowych;
— zużycia, rozregulowania lub wadliwego dotarcia zaworów;
— nieszczelności uszczelki między głowicą i cylindrem;

należy natychmiast usunąć te niedomagania.

Jednakże zły stan innych zespołów i mechanizmów samochodu również odgrywa znaczną rolę i powoduje nadmierne zużycie paliwa. Dotyczy to w pierwszym rzędzie silnika.

A więc: podczas naprawy należy unikać zbyt ciasnego pasowania poszczególnych części, ponieważ powstające opory powodują znaczny wzrost zużycia paliwa; uwaga ta dotyczy przede wszystkim pasowania łożysk wału korbowego.

Używanie zbyt gęstego (letniego) oleju do smarowania silnika zimą również prowadzi do zwiększenia oporów, a więc większego zużycia paliwa.

Temperatura chłodziwa (woda chłodząca) winna być ściśle utrzymana w granicach norm fabrycznych, ponieważ zbyt niska temperatura prowadzi do zwiększenia oporów, zbyt wysoka zaś do przegrzania silnika. Jeżeli samochód nie jest zaopatrzony w termostat, temperaturę chłodziwa należy zimą regulować osłaniając chłodnicę pokrowcem lub po prostu tekturą.

Kamień wodny lub olej w chłodnicy powoduje gorsze ochładzanie w rurkach chłodnicy i prowadzi do samozapłonów oraz przegrzewania się silnika, co również zwiększa zużycie paliwa; aby tego uniknąć układ chłodzenia należy przemywać substancjami (roztwór sody kaustycznej usuwa kamień wodny, roztwór zaś zwykłej sody do prania — olej) rozpuszczającymi osady.

Pilną też uwagę należy zwrócić na sprawność układu zasilania, to znaczy:

— zapobiegać przeciekaniu benzyny przez usuwanie nieszczelności w połączeniach;
— wyregulować poziom benzyny w komorze pływakowej;
— sprawdzać szczelność przylegania iglicy pływakowej do siodła;
— dbać o sprawne działanie oszczędzaczy;
— starannie przeczyszczać filtr powietrzny;
— wyregulować gaźnik na jak największe obroty silnika;
— dbać o sprawność całego silnika.

Nie mniejszą uwagę należy poświęcać instalacji zapłonowej, sprawne jej działanie również wywiera znaczny wpływ na oszczędność benzyny, dlatego więc:

— należy stosować wyłącznie świece bez żadnych uszkodzeń i odpowiednie dla danego typu silnika;
— świece należy dokładnie dokręcać;
— odstęp pomiędzy stykami przerywacza winien dokładnie odpowiadać normom fabrycznym;
— powierzchnia styków przerywacza winna być zupełnie czysta i gładka;
— rozdzielacz winien pracować bez żadnych zakłóceń;
— punkty styku poszczególnych aparatów lub przewodów całej instalacji zapłonowej należy okresowo sprawdzać i ewentualnie w razie potrzeby dociągać;
— cewka indukcyjna, kondensator, samoczynny regulator przyśpieszenia zapłonu, akumulator winny się znajdować w stanie całkowicie sprawnym.

Na oszczędność benzyny wywiera wpływ nie tylko sprawne działanie silnika samochodu, lecz również jego podwozia. Niewłaściwy montaż łożysk (zbyt mocne dokrecenie) i stosowanie zbyt gęstych olejów zwiększa opory układu przeniesienia, a więc powoduje większe zużycie paliwa; wobec tego, dbać należy zarówno o właściwy montaż jak i o odpowiedni dobór oleju.

Ustawienie kół przednich i sprawność części bieżnych samochodu również wywiera znaczny wpływ na zużycie paliwa, ponieważ łatwość toczenia się (małe opory) samochodu przede wszystkim zależy od stanu tych zespołów. Wobec tego zwrócić należy uwagę, na:

— ustawienie kół przednich;
— doskonałe wyważenie kół;
— wyregulowanie wszystkich łożysk;
— ciśnienie w oponach;
— sprawność hamulców.

Dochodzimy więc do wniosku, że kierowca, który dba o swój pojazd i utrzymuje go w stanie doskonale sprawnym, potrafi zaoszczędzić znaczną ilość, tak cennego dzisiaj paliwa; toteż trzeba z całym naciskiem zwrócić uwagę na fakt, że oszczędność paliwa prawie wyłącznie zależy od starań kierowcy.

Normy zużycia paliwa w 1/100 km samochodów osobowych.

Samochód o pojemności skokowej cylindrów (litraż) silnika w 1	Normy zużycia paliwa w 1/100 km
Do 1	7,5
W granicach 1 — 1,5 . . .	8,5
W granicach 1,5 — 2,0 . .	10,5
W granicach 2,0 — 3,0 . .	13,5
W granicach 3,0 — 4,0 .	16,5
W granicach 4,0 — 5,0 . .	21,0
Powyżej 5,0	24,0

W normach powyższych przewidziano średnie warunki eksploatacyjne ruchu miejskiego. Jeżeli samochody służą do przewozów międzymiastowych i używane są na drogach o dobrych nawierzchniach, normy zmniejszają się o 10 — 15%.

W sezonie zimowym normy należy zwiększyć o 10%. Zwiększyć je również należy, jeżeli samochód pracuje z przyczepą.

Normy zużycia paliwa w 1/100 km najbardziej rozpowszechnionych w Polsce samochodów ciężarowych.

Firma i model samochodu	Normy zużycia paliwa w 1/100 km
GAZ-AA	20,5
ZIS-5	34,0
Ford-6 (2G8T — G8T) . .	26,5
Studebaker US 6x4 . . .	38,5
Studebaker US 6x6 . . .	38,5
Internacional M-5-6 . . .	39,0
James	37,5
Dodge WF-32	26,5
Chevrolet 3116 (4409) . . .	26,5

WZOROWA STACJA OBSŁUGI

Stacja obsługi Sekcji Motorowej OMTUR „Okęcie" (Warszawa) może służyć za przykład dla innych klubowych, czy też prywatnych warsztatów motocyklowych. Prowadzą ją trzej młodzi — a właściwie dwaj młodzi, bo trzeci już w wieku „średnim" — czołowi zawodnicy Okęcia. A więc „senior", Tadeusz Potajałło i młodsi wiekiem, a równi mu „sławą" Andrzej Żymirski i Zbigniew Kupczyk. Warsztat „Okęcia" przysporzył swą pracą niejedno zwycięstwo klubowym barwom, bo motory po kuracji na Wilczej wychodzą jak cacka. Zwłaszcza jeżeli chodzi o motocykle BMW i Zündapp, warsztat ten zyskał sobie opinię fachowego i dobrego wykonawcy ich remontu. Poza tym posiadany zapas oryginalnych części pozwalał jeszcze ostatnio na przeprowadzanie remontu głównego dającego najlepszą gwarancję.



Sprawdzanie maszyn po wykonanych naprawach przed budynkiem warsztatu — OMTUR „Okęcie".



Kochani koledzy, jako że jest to pierwszy numer naszego samochodziarskiego pisma, w korym jestem jak to się urzędowo nazywa „korespondentem", chcę się Wam po pierwsze przedstawić.

Nazywam się kpr. Mądrala, jestem wielkim przyjacielem „Za Kierownicą" i w ogóle wszystkiego, co ma coś wspólnego z samochodem. Jak się tylko dowiedziałem, że ma się ukazać nasze własne pismo, postanowiłem sobie, że będę w nim pisał o naszym samochodziarskim życiu i jego najważniejszych sprawach.

Na początek naszej znajomości chcę Wam zatem powiedzieć, jak tośmy u nas zorganizowali współzawodnictwo kierowców.

Z początku to muszę ze wstydem Wam powiedzieć, że sam nie bardzo wiedziałem co to jest to współzawodnictwo. Zastanawiałem się nawet — w czym my kierowcy możemy ze sobą współzawodniczyć. Tak mnie to zgnębiło, że jak się raz ze zgryzoty aż nie wyspałem, postanowiłem spytać się mego dowódcy plutonu.

I rzeczywiście wszystko mi dokumentnie wyjaśnił, tak że mi się całkiem w głowie rozjaśniło.

Zaczęło się od tego, że mi się spytał: „Felek, a jakim ty samochodem wolisz jeździć, nowym czy starym?" Mówię Wam chłopaki, że mi się nieprzyjemnie zrobiło, bom sobie pomyślał, nic tylko się mój porucznik ze mnie nabija. Tymczasem on z poważną miną mówi dalej: „Widzisz Felek, bo ruch współzawodnictwa ma właśnie się do tego przyczynić, żebyś się nie męczył na starym gracie, a miał nowiutki, taki jak z igły samochód".

Tu, mówię Wam chłopaki, aż mnie zaparło. Pytam się porucznika, ale niby jak to? A on na to: „Patrz Felek, współzawodnictwo to ruch usprawnienia i podniesienia wydajności pracy. My kierowcy też mamy szerokie możliwości wzięcia w nim udziału".

Ale jak?—pytam się porucznika. A on na to: „Nie przerywaj, poczekaj jak skończę, to wszystko zrozumiesz. I mówi dalej: „Wiesz Felek ile kosztują opony albo benzyna, jak drogi jest remont całego samochodu?

Współzawodnictwo kierowców, widzisz, ma właśnie na tym polegać, aby te wielkie bo idące w miliony i więcej złotych wydatki państwa zmniejszyć. Pieniądze, które w ten sposób oszczędzimy, będzie można zużyć inaczej. Postawimy za nie na przykład fabrykę nowych, własnych samochodów.

Każdy z nas kierowców przez staranność i dbałość o swój samochód, przez umiejętną jazdę, oszczędność benzyny i ogumienia ma możność przyczynić się do polepszenia stanu naszego taboru. Trzeba, widzisz Felek, żeby ludzie to zrozumieli i zaczęli z sobą konkurować".

To ja mu na to. No teraz w porządku panie poruczniku, już rozumiem i myślę, że u nas współzawodnictwo doskonale pójdzie. Przecież wiecie sami chłopaki, jak każdy dobry samochodziarz nie lubi, gdy go byle łachudra na szosie przegania. No to i we współzawodnictwie nie będzie się wlekł na końcu i patrzył jak tu każdy daje gazu i już go minął.

T. TWAROGOWSKI

Niebezpieczny raid

Wysoki brzeg rzeki zielenił się wiosennym listowiem krzewów i wystrzelającymi ponad nie piramidami świerków. Z dala dochodził rozgwar miasta, które rozsiadło się po przeciwnej stronie rzeki. Rozwidlała się ona w tym miejscu, okrążając dużą połać gruntu, na której zbudowano poczwarne kształty młyna, zwróconego szczytem na wiadukt i most kolejowy, łączący wiązaniami przęseł skaliste brzegi i przekazujący zielonemu pobliżu i krętym nurtom ustawiczny stukot przesuwających się transportów.

Oczodoły okien młyna zapełniały się o tej porze ciekawymi, pełnymi nienawiści, wybiegającymi daleko spojrzeniami. Stali je mieszkańcy Gemeinschaftslager — Obermühle.



Czołgi, samochody, artyleria, samoloty, żołnierze — wszystko na wschód, na front.

Liczono.

W ostatnich dniach maja transportów było więcej. Słano je ustawicznie.

— Musiała widocznie powstać jakaś bezdenna dziura na froncie -- komentowano.

— Nie starczy sił na jej zapełnienie — dodawano.

I tak codziennie, gdy słońce chyliło się za Weinberg, kilkadziesiąt par oczu wlepionych w wysoki wiadukt śledziło transporty wojskowe, określając z ich ilości sytuację na froncie.

Docierały, co prawda, do mieszkańców Obermühle wiadomości. Przechwytywano je z prasy lub z radia. Były one jednak tak tendencyjne lub zniekształcone, że wielką trudność sprawiało, by można doszukać się w nich prawdy — prawdy, której tak bardzo brakło tym ludziom. Odizolowani od miasta klamrą rzeki, pozbawieni kontaktu z domem, rodziną i krajem, strzeżeni uzbrojoną czeredą strażników fabrycznych, śledzić tylko mogli wiadukt i liczyć każdego dnia ilość pociągów z wojskiem i sprzętem.

Znalazł się w Obermühle również inżynier Jantar. Nie chciał wrócić do Polski, mimo, że miał niejednokrotnie możność ucieczki. Uważał, że jest tu potrzebny. Że jest potrzebny tym ludziom, którzy go tak chętnie słuchają, w których zdobył sobie przyjaciół, wiernych towarzyszy niedoli. Miał na nich wpływ. To dawało mu wielkie zadowolenie. Mógł nimi kierować. Do najbliższych jego kolegów, którym zaufał bez reszty, należał w pierwszym rzędzie stary Wozerski, były emigrant z Francji, Walnik, młody i zdolny technik zakładów lotniczych na Okęciu, oraz Pluta, zacięty i nieprzejednanie wrogi do każdego najmniejszego choćby Niemca. Grono to powiększali mały Ociepka—tokarz, Janeczek i Szczygieł oraz stale posiadający zwolnienie lekarskie Maciążek i długi i suchy jak szczapa Dygas. Ludzie ci stanowili zwartą grupę dobrych, uświadomionych Polaków. W Jantarze znaleli wspaniałego przywódcę. Zdolnego, inteligentnego, rozumiejącego ich troski i potrzeby, koleżeńskiego, miodego towarzysza ich doli, który znajdzie na wszystko radę i sposób.

Nic więc dziwnego, że mimo różnicy wieku, różnicy wykształcenia, aspiracji i celów Jantar z ludźmi tymi się zżył. Było mu z nimi dobrze.

Siedział teraz na jednej z prycz, którymi zapchane było wnętrze długiej izby i patrzył się razem ze starym Wozerskim oknem na wiadukt kolejowy. Przesuwał się powoli wąż wagonów, platform, ocienionych zielonymi gałęziami maski przeciwlotniczej.

— Szwaby się boją! — mruknął Wozerski.

— Tak.

— Gdyby tak przylecieli.

— Nie ma obawy — wtrącił Jantar z ironią. — Ostatecznie tym się wojny nie wygra.

— A u nas? — zapytał się Wozerski.

— U nas było inaczej — zaczął Witold. U nas wojna została przegrana już dość długo przed jej rozpoczęciem. Wojny nie przegrał żołnierz i może nawet dowódca. Przegrał ją.... —Witold nie dokończył.

— Beck — padło z ust Wozerskiego.

— Tak — wojnę przegraliśmy najpierw politycznie. Uwierzono w fetysz lancy ułańskiej i mocarstwowość. Uwierzono w swe nierealne siły. Sił tych w rzeczywistości nie było.

— A wojna wisiała na włosku.

— Przecież szukano — wtrącił się Walnik. — Przecież Beck jeździł do Paryża i Londynu.

— Owszem, jeździł. Ale co otrzymał? — zapytał się Wozerski.

— Nie otrzymał prócz obiecanek nic — zaczął dalej Jantar. Pomocy tej należało szukać na Wschodzie. Niestety, nie chciano tego zrozumieć. Polityką polską rządził na nasze nieszczęście duch Piłsudskiego.

— A ja wam mówię, że będzie wszystko dobrze — wmieszał się do rozmowy Maciążek — Rosjanie dadzą im radę.

— To nie Francuzi — dodał i usunął się w cień wąskiego korytarzyka między piętrami łóżek.

— Trzeba by im pomóc — mówił już tylko do siebie, ale dość głośno, by go reszta przy oknie usłyszała.

Wzrok Witolda spoczął na twarzach kolegów. Zatrzymał się na nich dość długo. Maciążek wypowiedział niechcąco myśl, która od dłuższego czasu nie dawała mu spokoju. Wiedział, że trzeba coś robić. Czekał tylko na okazję, by myśl swą zrealizować. Do tego jednak trzeba było ludzi odważnych chętnych i sprytnych. Przyglądał się im uważnie. Czynił selekcję. Niektórych był zupełnie pewny.

Janeczek, Walnik, Ociepka — tak, ta trójka była najlepsza, mogła stanowić trzon. Z nimi można było puścić się na najbardziej ryzykowne przedsięwzięcie. Liczyć można było również na Wozerskiego. Temu jednak chciał Jantar przydzielić robotę najpoważniejszą.

Izba obozowa tymczasem napełniać się zaczynała zmierzchem. Przez uchylone okna wdzierał się ożywczy zapach wiosny. Maj pysznił się tego roku wspaniałą pogodą. Lokatorzy domu wylegli na brzeg rzeki. Wdychali świeży powiew, który szedł od lasu.

— Jutro niedziela — odezwał się Walnik. — Warto pomyśleć, co z nią zrobić?

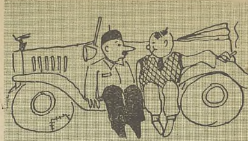
— Mam pewien plan. Otrzymałem bardzo ciekawy list z Polski. Chciałbym go wam przeczytać i obgadać pewną sprawę — zaczął Jantar.

— W takim razie może poszlibyśmy na Weinberg — zaproponował Ociepka.

— Dobra, niech będzie Weinberg. Ale kto idzie?

Okazało się, że amatorów było sporo. Prawie wszyscy, z wyjątkiem Wozerskiego, który chciał sobie urządzić w niedzielę pranie. Jantar jednak był z tego zadowolony. Wozerskiego nie chciał wtajemniczać w swój plan.

Zaczynała się gra. Gra niebezpieczna. Jutro roztoczy przed nimi zakres działania grupy. Naszkicuje obmyślany od dawna plan. Wyznaczy każdemu z tych ludzi funkcje. Obawiał się jednak, czy wytypowani przez niego i przygotowywani od kilku miesięcy ludzie nie cofną się, nie zrezygnują z obawy przed konsekwencjami w razie niepowodzenia sprawy. Postanowił przeto działać ostrożnie. (d. c. n.)



— O, moja stara to oszczędna!
— A moja to nie; co chwilę: „daj tysiąc złotych, daj pięć tysięcy"!
— Ale co ona robi z taką forsą?
— A bo ja wiem. Nie daję jej.



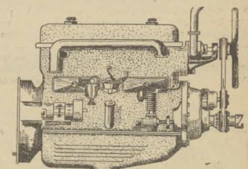
— Biedaku. Co ci się stało?
— Katastrofa samochodowa.
— Masz własny wóz?
— Nie, inni mają.

I KONKURS



a) Podczas jakiej imprezy międzynarodowej zrobione zostało zdjęcie przedstawiające ekipę polskich motocyklistów?

b) Na jakich motorach jechali Polacy?



a) Co jest źle narysowane?

b) Czego brakuje?

Odpowiedzi prosimy przesyłać pod adresem naszej redakcji „Za Kierownicą".

Warszawa, ul. Filtrowa Nr 2/4, pokój 417, w terminie do 31 lipca br.

Za najlepszą odpowiedź wyznaczone zostały następujące nagrody:

I. 3.000,— zł., II. 2.000,— zł., III. 1.000,— zł., oraz 10 nagród w postaci 10 pudełek łatek do wulkanizowania na gorąco. 20 nagród w postaci kwartalnej prenumeraty „Za Kierownicą".

Przyznanie nagród odpowiedziom równorzędnym nastąpi drogą losowania.

Uwaga. Do odpowiedzi załączyć *kupon konkursowy!*

Ogłoszenie wyników konkursu nastąpi w 3 numerze „Za Kierownicą".

JAK I DLACZEGO LIGA ŻUŻLOWA

Wyścigi na torach żużlowych należą do jednych z najbardziej atrakcyjnych konkurencji sportu motorowego. Wszędzie zagranicą, a przede wszystkim w Anglii, Belgii, Holandii, zyskały sobie ogromną popularność. W Czechosłowacji rozgrywany jest rok rocznie szereg mistrzostw na torach wszystkich większych miast. W Pradze zeszłoroczne Międzynarodowe Zawody Żużlowe odbyły się w obecności przeszło 250.000 widzów. Mistrzowie stanowiący ekstraklasę tego sportu doprowadzili technikę jazdy na żużlu do perfekcji i nadali jej zupełnie odrębny styl.



Zawodnik S.M. „Tramwajarz" — Łódź, Koleczek na ostrym wirażu

Powstał również nowy typ maszyn specjalnie do tej konkurencji. Posiada ona bardzo lekką budowę przy jednoczesnym zachowaniu dużej mocy silnika (stosunek sprężania 1 : 15). Odrzucono w niej, względnie zmniejszono wszystkie zbędne, niezasadnicze części. Charakterystyczny jest mały zbiornik na paliwo oraz zwężone przednie koło. Maszyny żużlowe mają tylko dwa biegi. Nie posiadają natomiast zupełnie hamulców oraz kikstarteru.

Bieg rozpoczyna się ze startu sprzęgłowego, przy czym zawodnicy stosują raczej uniesienie tylnego koła, aby nie nadwyrężać sprzęgła.

Tor żużlowy jest płaski. Składa się on z dwu prostych, każda długości około 100 metrów, połączonych dwoma łukami; razem około 400 m obwodu. Wyścig rozgrywany jest na 5 okrążeniach toru, w kierunku odwrotnym do ruchu wskazówek zegara.

Śledząc klasę naszych czołowych zawodników motorowych widzimy jak wyraźnie wzrasta ona z każdym sezonem. Również na żużlu osiągnięte wyniki wykazywały stały postęp. Biegi żużlowe stawały się coraz bardziej popularne, a publiczność liczniej zaczęła na nie uczęszczać. Wobec tego Polski Związek Motocyklowy postanowił nakreślić żużlowcom ramy do rozgrywek międzyklubowych na terenie całego kraju. Przez systematyczne przeprowadzanie spotkań podciągnąć jeszcze formę poszczególnych zawodników. W rezultacie wyłonić mistrzów: indywidualnego i zespołowego tej kategorii i rozegrać następnie międzynarodowe zawody żużlowe.

W ten sposób powstał projekt utworzenia po raz pierwszy w Polsce ligi żużlowej.

Że krok ten był słuszny, świadczy o tym najlepiej powodzenie jakim cieszyły się wszystkie trzy eliminacyjne spotkania o wejście do ligi. Stanęło do nich 16 klubów z całej Polski.

Podczas pierwszej eliminacji w Łodzi 25 kwietnia 20.000 osób entuzjastycznie oklaskiwało wyczyny doskonałych żużlowców: *Nowackiego, Wąsikowskiego* i *Olejniczaka.*

Drugie eliminacje odbyły się 2 maja w Pucku na nowootwartym torze S.M. „Zatoka". Chociaż Puck liczy 5.000 mieszkańców, jednak na zawodach zjawiło się około 12.000 widzów. Ludziska zjechali kto czym mógł, aby tylko podziwiać ciekawą imprezę.

Trzecie i ostatnie eliminacje odbyły się 23 maja na stadionie grudziądzkiej „Olimpii". Nadano im specjalnie uroczysty przebieg. Prezes mgr *Docha* udekorował honorową odznaką P. Z. M. prezydenta m. Grudziądza ob. *Zygmuntowicza.* I tu sportowo wyrobiona publiczność wypełniła stadion do ostatniego miejsca.

Na każdą eliminację przysyłały kluby po jednym zawodniku, który startował pięciokrotnie w ten sposób, aby zmierzyć się ze wszystkimi pozostałymi jeźdźcami. Bieg wynosił 4 okrążenia toru.

Za I miejsce otrzymywano 4 punkty, za II miejsce — 3 punkty, za III — 1 punkt.

Powstała więc liga żużlowa, do której weszło z eliminacji 9 najlepszych klubów. Reszta, tj. 7 klubów utworzyła klasę „A" i do niej doszły na mocy decyzji P. Z. M. 2 kluby: „Lechia" — Poznań i „Polonia" — Bytom.

Dla ligi i A klasy kapitanat sportowy P. Z. M. zatwierdził kalendarz rozgrywek. W rezultacie tych rozgrywek spadną z ligi do A klasy najsłabsze 2 kluby, natomiast najlepsze dwie A-klasowe drużyny znajdą się w lidze.

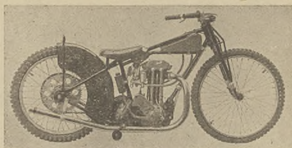
Poza tymi rozgrywkami odbędą się we Wrocławiu 15 sierpnia zorganizowane przez OZM — Wrocław mistrzostwa klasy B. Mogą brać w nich udział wszystkie kluby motorowe, które zestawią drużynę złożoną z 3 kierowców i 1 rezerwowego. Termin zgłoszenia drużyn upływa z dniem 31 lipca. Zwycięzcy w klasie B przejdą do klasy A.

Najciekawsze jednak będą mistrzostwa indywidualne, które odbędą się 22 sierpnia. Weźmie w nich udział 16 najlepszych polskich żużlowców, a więc 10 najlepszych z ligi, 4 z klasy „A" i 2 z klasy „B". Rozegrają oni 20 biegów systemem eliminacyjnym: 5 startów każdego zawodnika z każdym.

Mamy więc wcale pokaźną ilość imprez żużlowych, które wraz z imprezami lokalnymi stanowią przeszło 60 pozycji. Z tego widać, że zarówno władze naczelne polskiego sportu motorowego, jak i poszczególne kluby postanowiły na dobre rozkręcić ten rodzaj sportu.

Oprócz rozgrywek i mistrzostw krajowych mamy jednak jeszcze zawody o charakterze międzynarodowym. Będą one istotnym sprawdzianem w postępach naszych żużlowców.

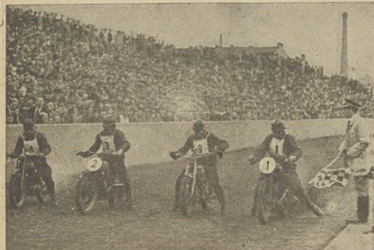
W ramach święta motocyklowego Polski w dniu 26 września odbędą się zawody żużlowe Czechy — Polska.



Już przybyły zakupione w ilości 8 sztuk, nowe Martin—Japy 500 cm³. Są one przeznaczone dla naszej reprezentacji żużlowej do treningów i do spotkań międzynarodowych



Żużlowcy na torze S.M. „Zatoka" w Pucku



Opadła chorągiewka startera — Nr 1 Krakowiak (SMDKS—Łódź), Nr 2 Miechowski (TCM—Częstochowa), Nr 3 Maciejewski (KM—Ostrów), Nr 4 Dembany (SM Pogoń—Katowice) ruszają do biegu na łódzkim torze żużlowym

„ZA KIEROWNICĄ"

KUPON KONKURSOWY Nr 1

Pierwsze powojenne motocyklowe „Grand Prix" Polski

W Poznaniu odbyły się przygotowane przez Motoklub „Unia" z wielkim nakładem pracy, zawody motocyklowe o wielką nagrodę Polski. Imprezę oglądały 100 tysięczne tłumy publiczności. Wśród zgłoszonych 90 zawodników znalazła się elita czeskich i polskich motorzystów. Trasa wyścigu biegła w zamkniętym obwodzie ulic i wynosiła 20 okrążeń, tj. 159,7 km.





Zdjęcia górne od lewej: Prezes Motoklubu „Unia" p. Górecki, organizator „Grand Prix". — Fr. Nowacki (Unia-Poznań) na nowym Nortonie 500 zajął III miejsce w swojej kategorii. — St. Rusinek (OMTUR „Okęcie) na Triumph 500. — Wł. Markowski (OMTUR „Okęcie") na Triumph 500. — Tomasz Kamiński (Legia-Warszawa) na BMW 600.

Po lewej: Władysław Steiner (Praga-ČSR) na Walterze zdobył I miejsce w kategorii 250 cm³, czas 1:45.52. — (Sylwetka) Krzysztof Brun (PKM-Warszawa) na Excelsiorze 350 przyszedł pierwszy w swojej kategorii, czas 1:40.58.

Zdjęcia dolne: 1. Wacław Bubeniček (Praga-ČSR) na Nortonie 500 zdobył ogólną nagrodę „Grand Prix" za najlepszy czas 1:26.40,7. Ten sympatyczny zawodnik waży tylko 120 kg. 2. Kierownik ekipy czeskiej p. Berger (w okularach) udziela przed startem wskazówek swemu zawodnikowi Sedlakowi (Brno). 3. J. Dąbrowski (PKM-Warszawa) w przyjacielskiej pogawędce — trochę na migi — ze swoim konkurentem Czechem, Otto Šustkiem z Brna 4. W. Steiner (Praga-ČSR) na trasie wyścigu. 5. Trójka asów „Okęcia" (Warszawa) na nowiutkich Triumph 500 przed startem: Markowski, Rusinek i Zymirski. 6. Kowalski (Unia-Poznań) na Motocomfort 350 na trasie. 7. Andrzej Zymirski (OMTUR „Okęcie") zajął IV miejsce w kategorii maszyn powyżej 350 cm³.





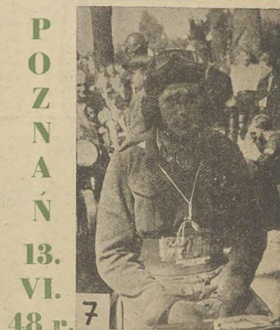








POZNAŃ 13. VI. 48 r.



D 030030

Wpłata prenumeraty: konto PKO, Łódź 5500 ● Ceny ogłoszeń: cała strona — 40 000 zł, 1/2 strony — 30,000 zł, 1/4 strony — 20,000 zł, 1/8 strony — 12,000 zł

Wydaje: Departament Służby Samochodowej MON przy współpracy WINW
Redakcja: Warszawa, Filtrowa 2/4 ● Administracja: Łódź, Sienkiewicza 21

Redaktor odpowiedzialny: por. Zbigniew Wilamowski
Redakcja techniczna: Romuald Jackowski
Tłoczono w Zakładach Graficznych WINW w Łodzi